



Progetto ***GIFT 2.0 – Greece Italy Facilities for Transport and Logistics 2.0***

Workshop

Logistica e Trasporti:
Economia dei Trasporti e del Mediterraneo

Alessandro Panaro
Arianna Buonfanti

Taranto, 10 aprile 2015



Chi siamo....



cerca...

mezzogiorno
focus economico

mediterranean
observatory

maritime
economy

area news

area stampa



SOCI FONDATORI E ORDINARI



CON IL CONTRIBUTO DELLA



L' Osservatorio permanente sul trasporto marittimo di SRM:

[\[Go to SRM\]](#) [about maritime](#) [news](#) [events](#) [network](#) [links](#) [contacts](#) [login/sign in](#) [Italiano](#)



search...

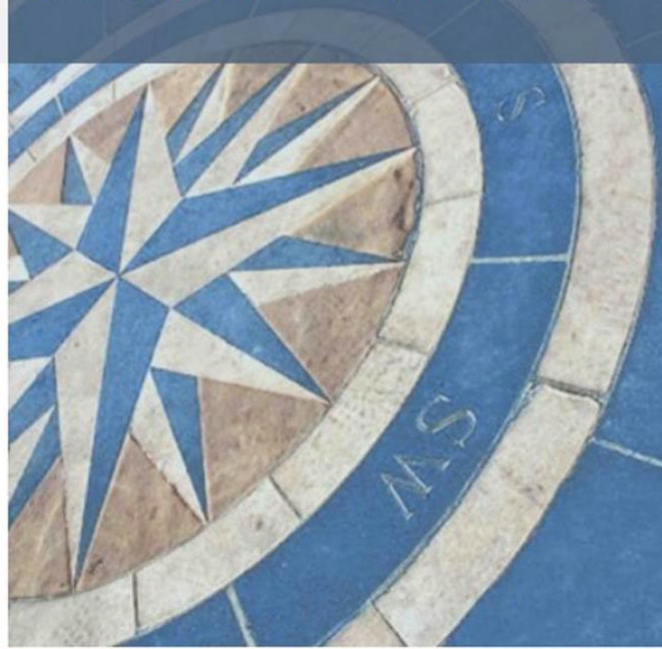
[maritime indicators](#)

[maritime finance](#)

[ports & shipping](#)

[annual report](#)

[mediterranean observatory](#)



A new observatory:
a permanent analysis
on ports and shipping

News

I partner dell'Osservatorio Maritime



contship
italia group



Unione Industriali
Napoli



GRIMALDI GROUP



Alcune collaborazioni scientifiche:

- Università di Napoli Federico II
- Università di Napoli Parthenope
- CERTET Bocconi
- Banca d'Italia
- ISTIEE
- Prometeia
- Kuhne Logistics University

Perché un Osservatorio Permanente sulla Maritime Economy?

Siamo partiti dal «*valore*» del mare che vuol dire:

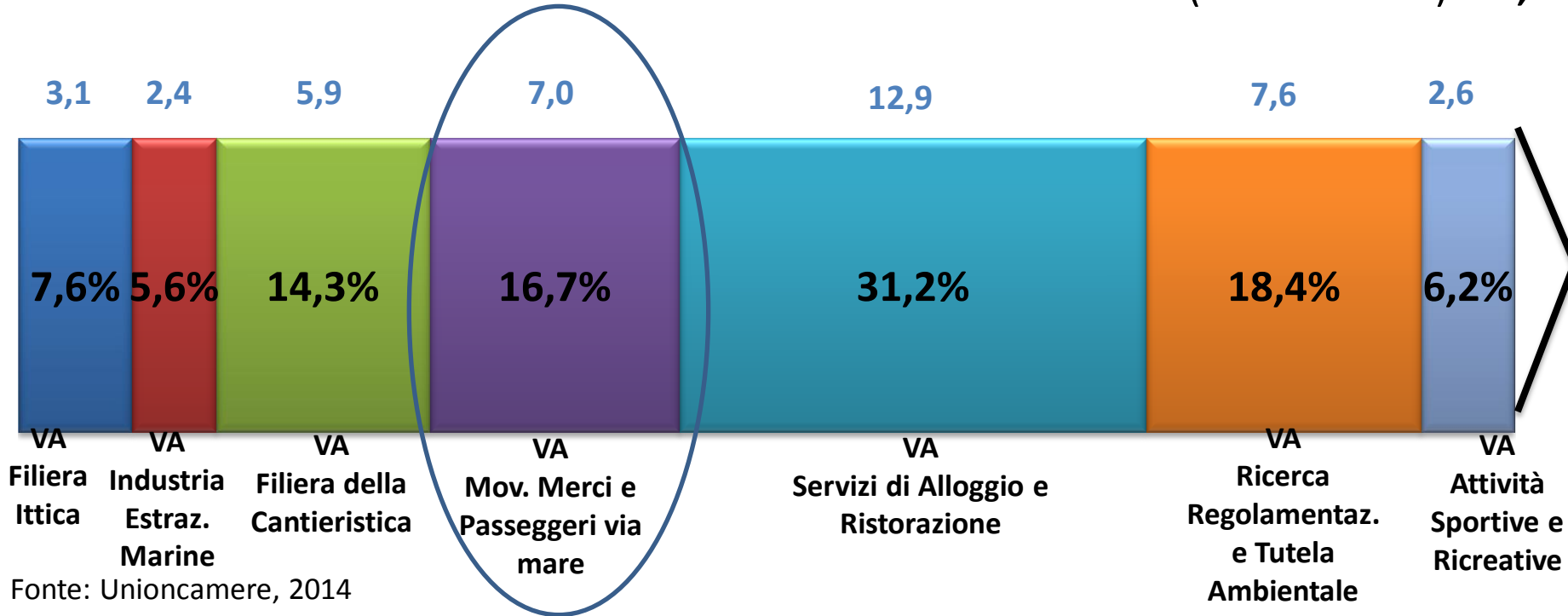
- ➔ attivazione di grandi **flussi di merci**
- ➔ sostegno all'**internazionalizzazione** delle imprese e quindi alla scoperta di nuovi mercati
- ➔ attivazione di importanti **risorse finanziarie pubbliche e private**
- ➔ generazione di un elevato **impatto economico** sul territorio
- ➔ coinvolgimento di una **filiera dinamica** di operatori marittimi e logistici

Agenda

- ➔ **Impatto economico e commerciale della Maritime Economy**
- ➔ Competitività del sistema logistico e intermodale italiano
 - ✓ Nuova centralità del Mediterraneo e prospettive future
 - ✓ I sistemi portuali del Northern e del Southern Range
- ➔ I nuovi fenomeni marittimi: gigantismo navale, grandi alleanze e Canale di Suez
- ➔ La Rete Transeuropea dei trasporti ed il ruolo dei sistemi portuali

L'impatto economico e commerciale della Maritime Economy/1

■ L'ECONOMIA DEL MARE. LA CATENA DEL VALORE AGGIUNTO (Dati in mld €): 41,5



■ VALORE AGGIUNTO & FATTURATO:

- Nel 2013 il **valore aggiunto** prodotto dal settore dei trasporti marittimi è di circa **7 mld€**. Il peso del **Mezzogiorno** è del **28,8%** (2 mld€)
- **15,5 mld€** investiti nel settore dagli armatori italiani negli ultimi 10 anni
- Il fatturato stimato del settore è di oltre **8,5 mld €**

L'impatto economico e commerciale della Maritime Economy/2

■ IMPORT-EXPORT & IMPRESE

- Il **30%** dell'interscambio commerciale dell'Italia **viaggia su nave** per un valore di **223 mld€**
- **circa 7.000** sono le **imprese** del cluster marittimo in Italia; quelle localizzate nel Mezzogiorno sono 2.700, ovvero il **38,8%** del totale nazionale

■ PORTI & SHORT SEA SHIPPING:

L'Italia ha una rappresentatività portuale di rilievo:

- con **460 mln di tonnellate** il nostro Paese è **terzo** in Europa **per traffici gestiti**
- **10,2 mln** sono i **TEU** movimentati (46% dal Mezzogiorno)
- con **204,4 mln di tonnellate** l'Italia è il **primo Paese nell'UE28** per trasporto di merci in **SSS nel Mediterraneo**; con 36 mln di tonnellate siamo al primo posto anche nel **Mar Nero**

L'impatto economico e commerciale della Maritime Economy in Puglia

■ VALORE AGGIUNTO & FATTURATO:

- Nel 2013 il **valore aggiunto** prodotto dall'economia del mare in Puglia è **3 mld€**, pari al 7,3% del dato Italia

■ IMPORT-EXPORT & IMPRESE

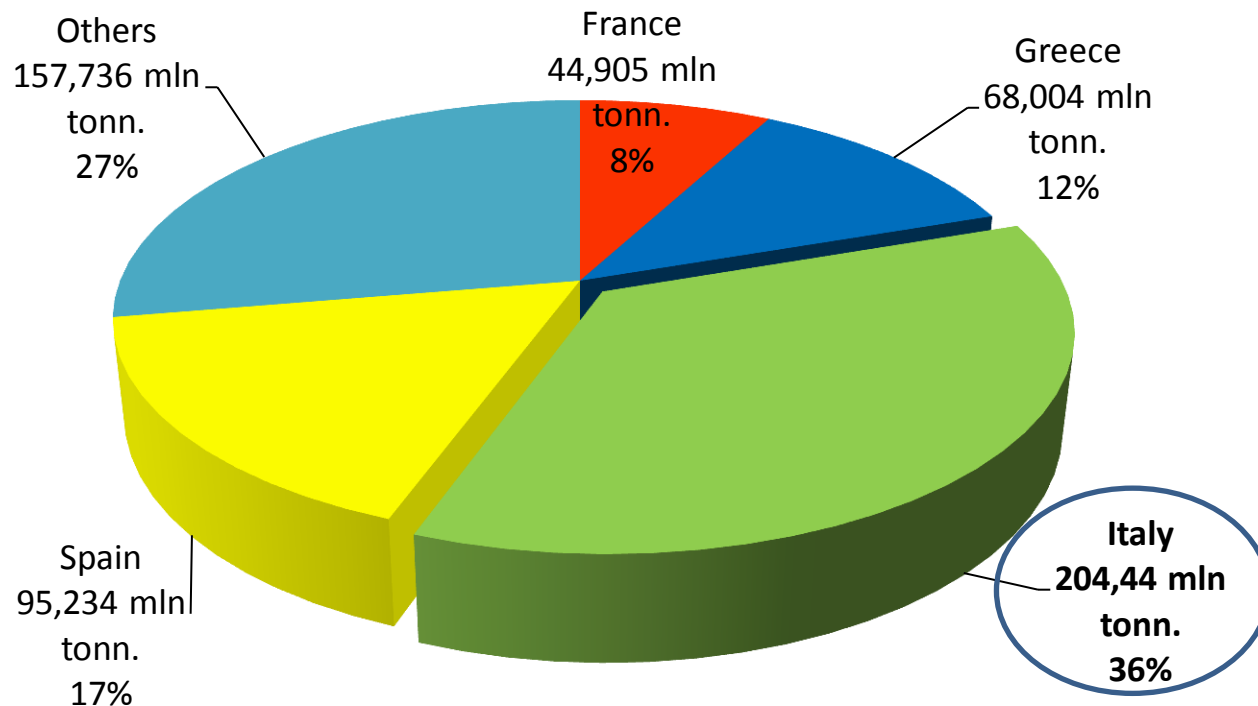
- Il **46%** dell'interscambio commerciale della Puglia **viaggia su nave** per un valore di **7,7 mld€**
- **255** le **imprese** del cluster marittimo in Puglia, il 4% del totale nazionale

■ PORTI & SHORT SEA SHIPPING:

Il sistema portuale pugliese è molto rilevante:

- **44,5 mln di tonnellate** le merci gestite (21% del Mezzogiorno)
- **Taranto** è uno degli hub italiani, ma la tipologia prevalente di traffico è quella delle rinfuse solide con **25 mln di tonnellate** (34% del totale nazionale)

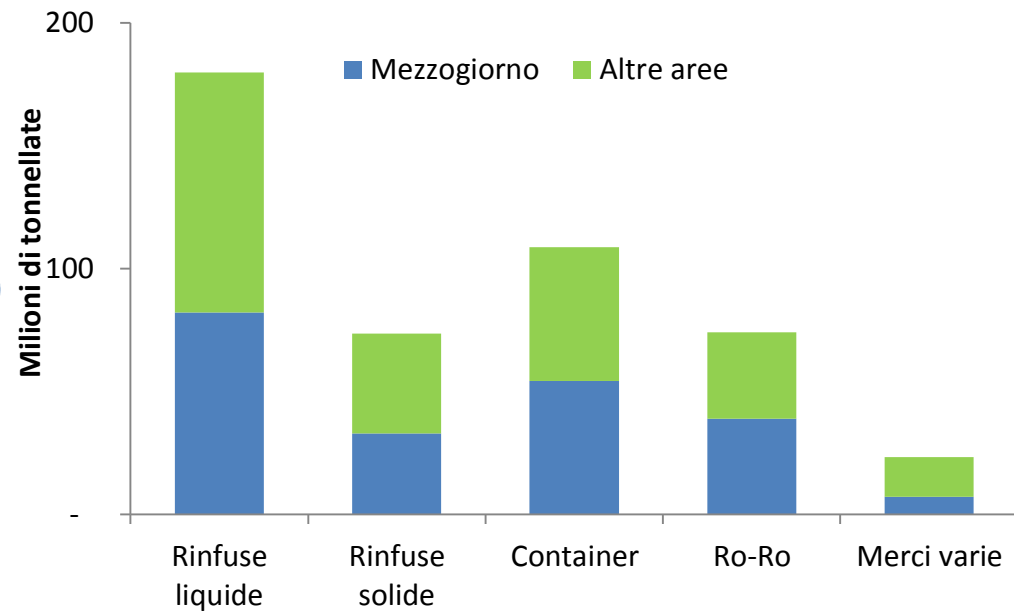
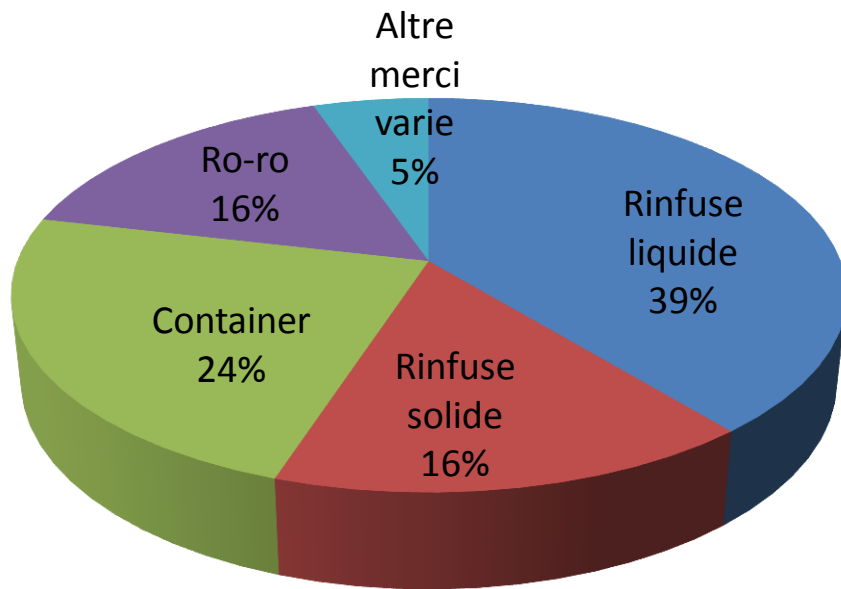
Un primato italiano: lo Short Sea Shipping nel Mediterraneo



Fonte: SRM su Eurostat, 2015

- Lo Short Sea Shipping, **con 1,75 mld di tonnellate**, rappresenta il 58% del trasporto marittimo dell'UE 28; il Mediterraneo è l'area in cui prevalentemente si concentra tale modalità (32%)
- **L'Italia è leader** in UE 28 per merci movimentate in SSS nel **Med** con 204,4 mln di tonnellate.

Short analysis della portualità italiana e del Mezzogiorno



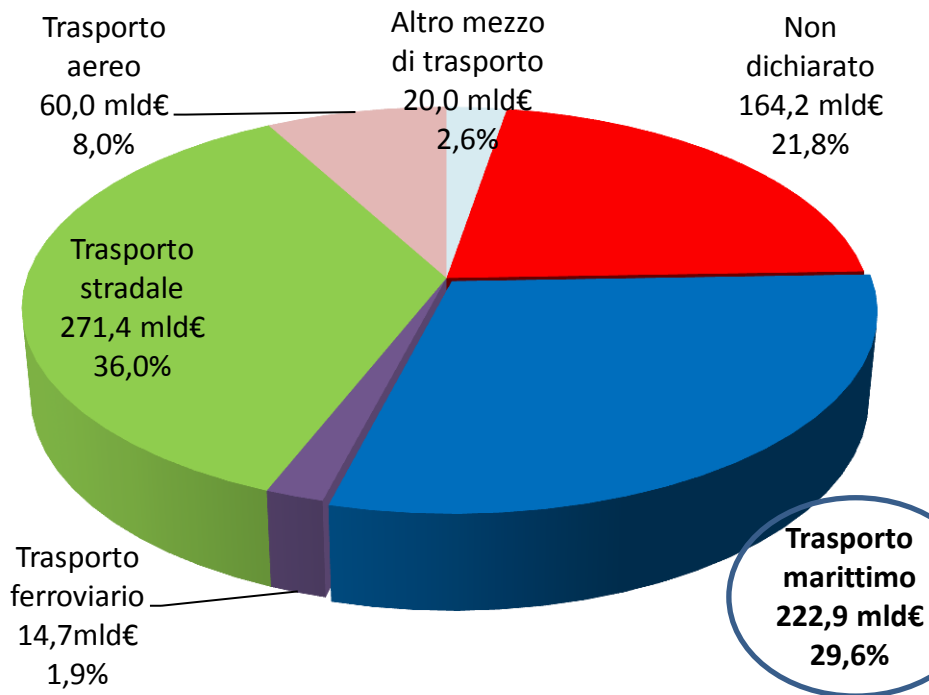
Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2014

- **Gli scali del Mezzogiorno con 215 mln di tonnellate incidono per il 47% sul totale delle merci movimentate dai porti italiani**
- **La rinfuse liquide** rappresentano la tipologia di merci maggiormente movimentate dagli scali italiani (39%; circa 180 mln di tonnellate)
- Nel 2014 il sistema portuale italiano con **10,2 mln di TEU** ha leggermente migliorato la performance di comparto (+1,5%)

Dal mare passa l'internazionalizzazione dell'economia italiana

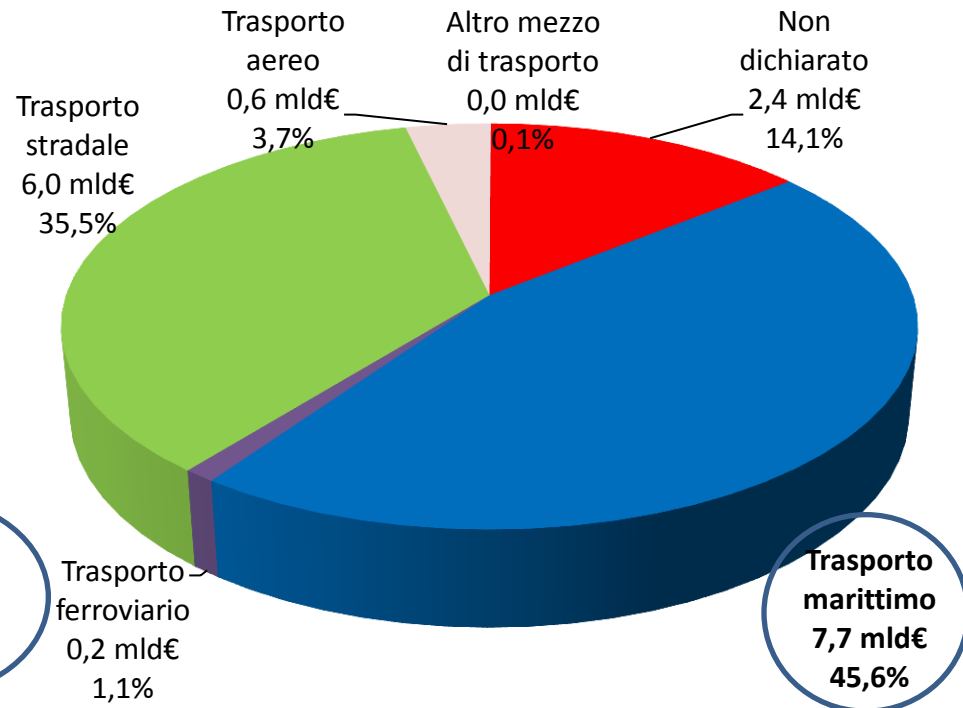
Interscambio commerciale

Italia



Interscambio commerciale

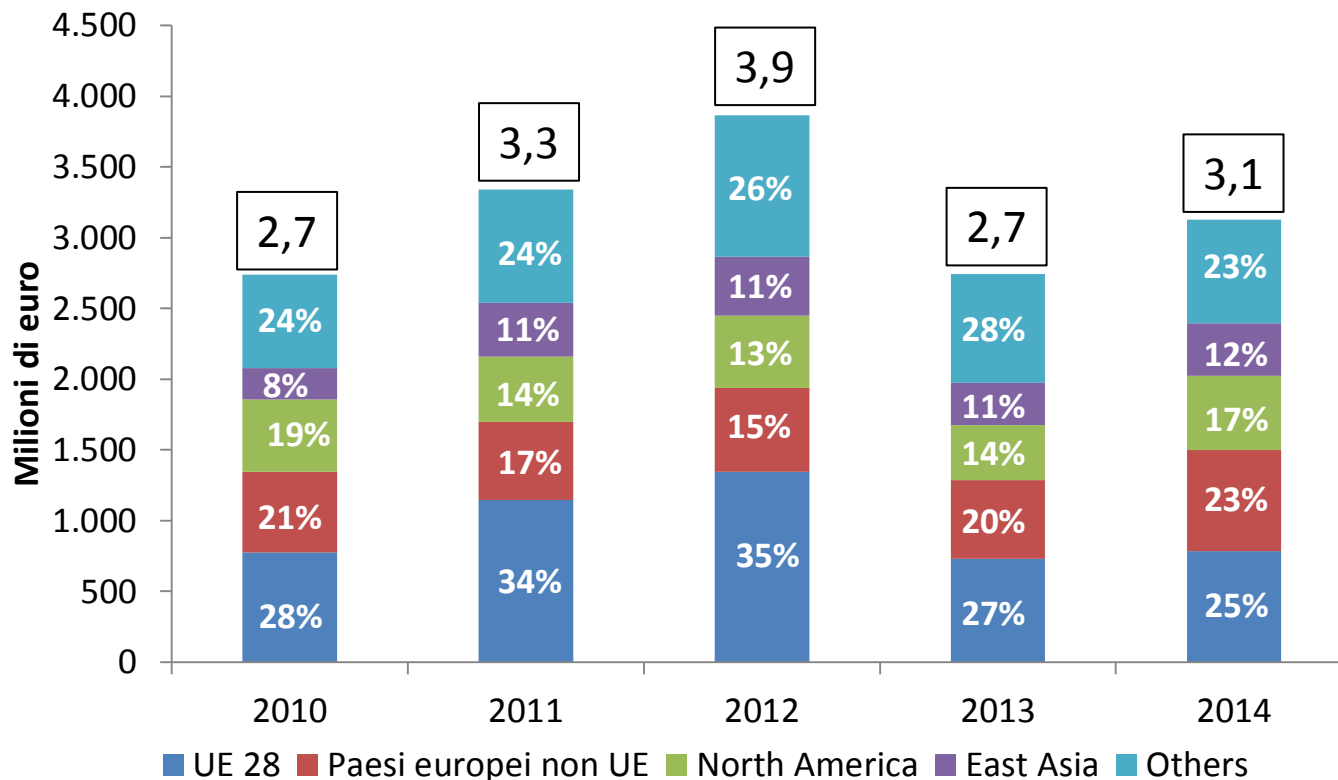
Puglia



Fonte: SRM su Coeweb. Dati al 31/12/2014

- Il mare con il **29,6%** è tra le principali modalità di trasporto delle nostre merci. Quest'ultima percentuale arriva al **45,6%** nel caso della Puglia.

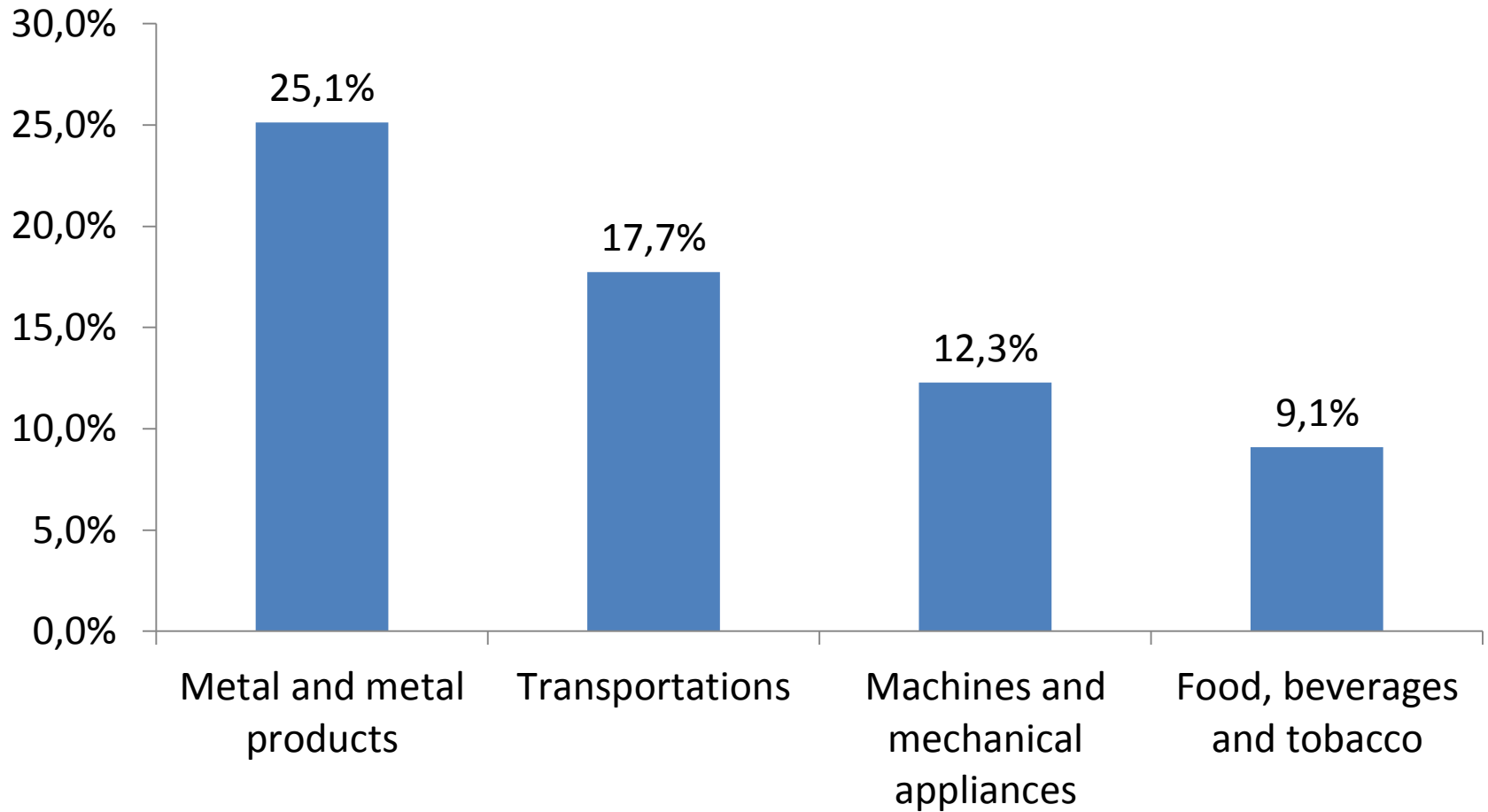
Trend e aree di destinazione dell'export marittimo pugliese



Fonte: SRM su Coeweb, 2015

- L'export marittimo pugliese mostra un calo nel 2013 che è stato in parte recuperato nel corso dell'ultimo anno in cui ha raggiunto i 3,1 mld€
- L'Europa assorbe quasi la metà dell'export marittimo complessivo pugliese

Le merci esportate via mare dalla Puglia

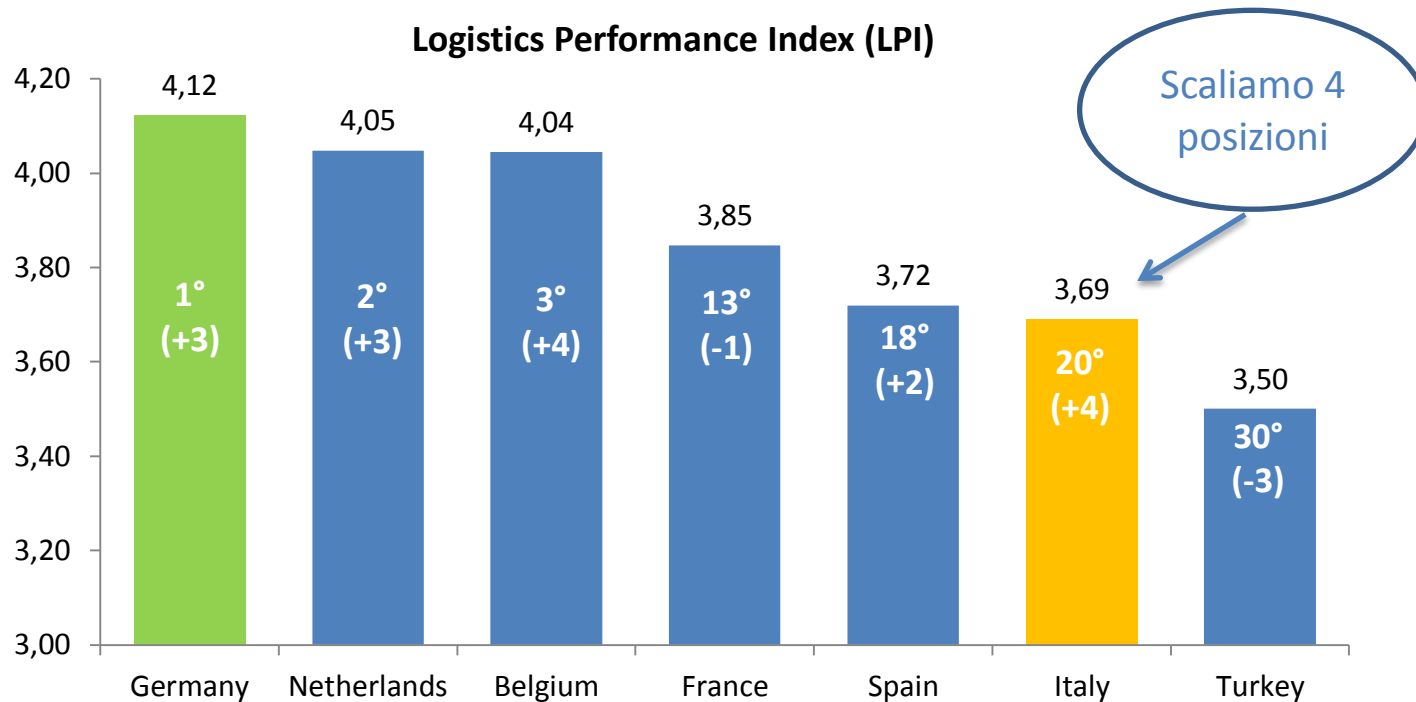


Fonte: SRM su Coeweb, 2015

Agenda

- ➔ Impatto economico e commerciale della Maritime Economy
- ➔ **Competitività del sistema logistico e intermodale italiano**
 - Nuova centralità del Mediterraneo e prospettive future
 - I sistemi portuali del Northern e del Southern Range
- ➔ I nuovi fenomeni marittimi: gigantismo navale, grandi alleanze e Canale di Suez
- ➔ La Rete Transeuropea dei trasporti ed il ruolo dei sistemi portuali

La competitività del sistema logistico e intermodale italiano



Fonte: SRM su World Bank, 2014

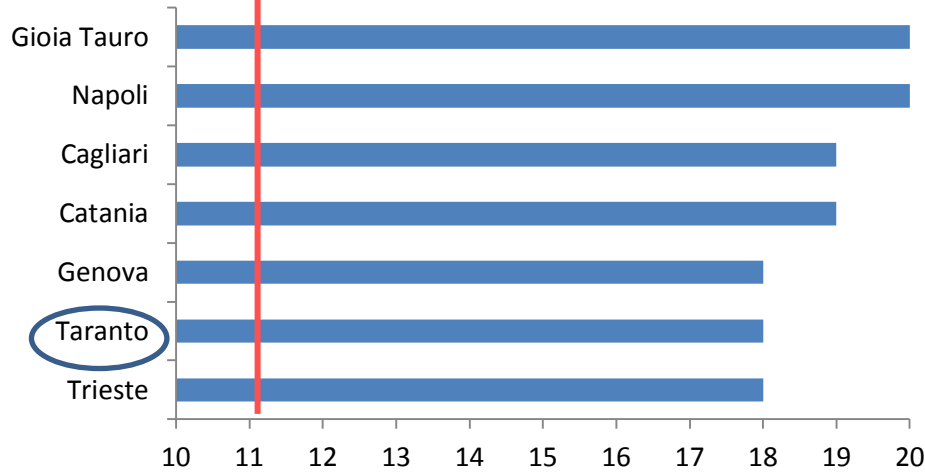
- L'Italia è al **20° posto nel ranking mondiale** per performance logistica sulla base del *Logistics Performance Index (LPI)*, in crescita di 4 posizioni rispetto al 2012 (è migliorato il rank di infrastrutture, spedizioni e tracking).
- Le maggiori criticità riguardano le **procedure doganali** (29° posizione); il miglior rank (14°) per il nostro Paese è sul parametro della **tracciabilità** delle merci.

Le posizioni scalate non risolvono le criticità...: una comparazione di tempi e costi per l'import-export

Media

UE

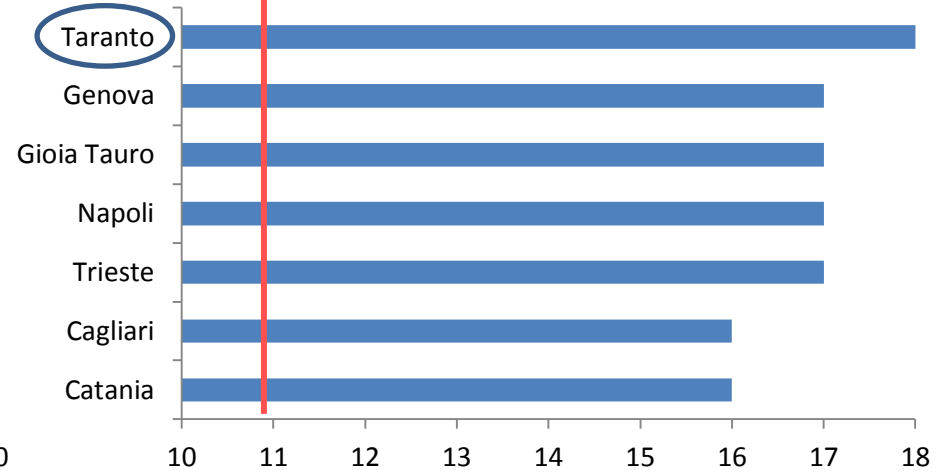
Tempi di esportazione (giorni)



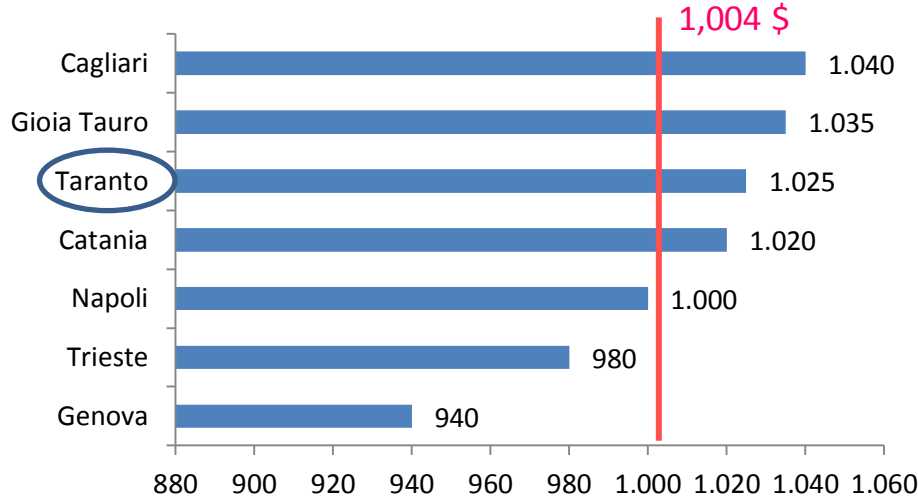
Media

UE

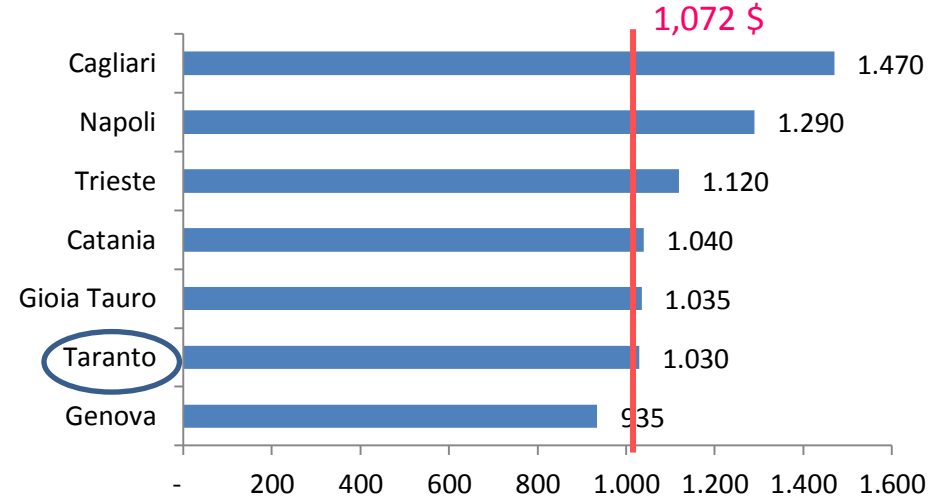
Tempi di importazione (giorni)



Costo per l'esportazione (US\$ per container)



Costo per l'importazione (US\$ per container)



Le criticità logistiche....

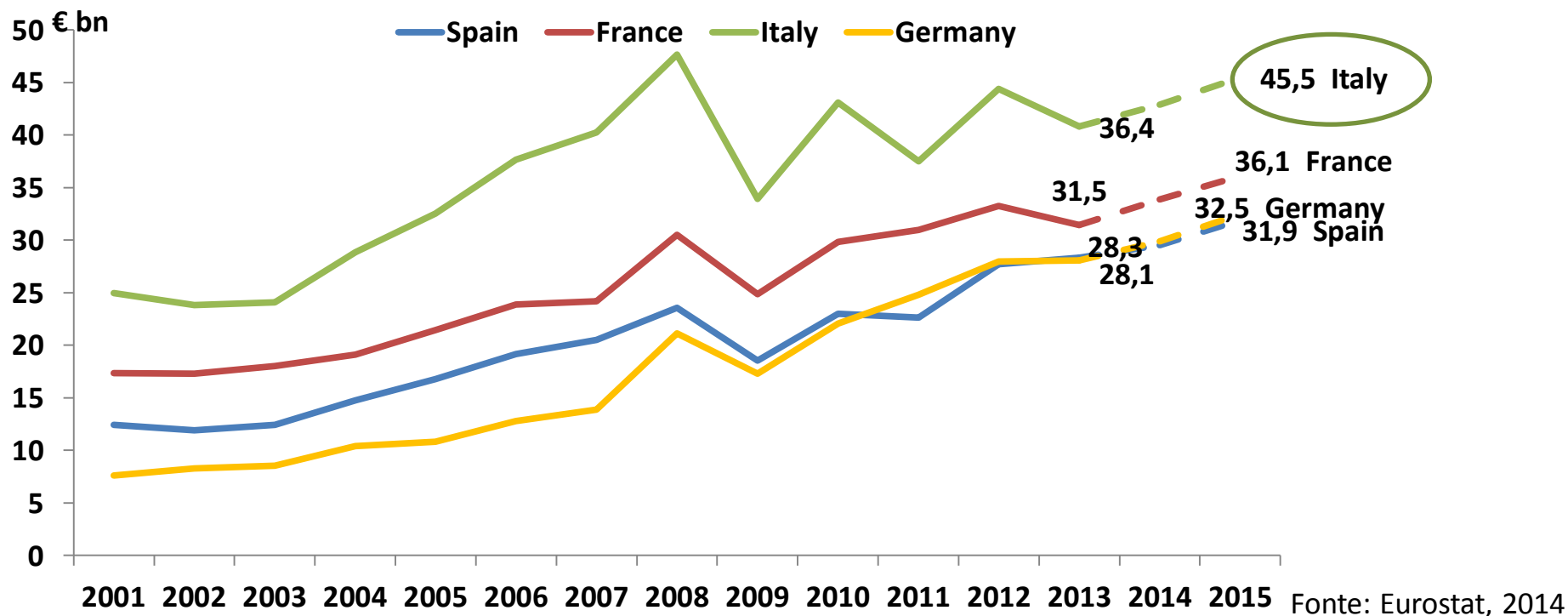
si riflettono sulle imprese e sulla loro capacità di esportare

inoltre

1. Vi sono infrastrutture da adeguare in relazione all'aumento della **dimensione delle navi** che rischiano di non poter attraccare negli scali italiani (fondali) – sia per gli hub che per i porti di destinazione finale.
2. I porti **competitor si consolidano/rafforzano sempre di più** e consentono di consolidare volumi maggiori con infrastrutture ampliate e modernizzate di recente e con costi operativi inferiori
3. Per i nostri **porti di destinazione finale** occorre migliorare le connessioni intermodali
4. Si avverte l'esigenza di **semplificare le procedure amministrativo-burocratiche**

Il Mediterraneo sempre più centrale

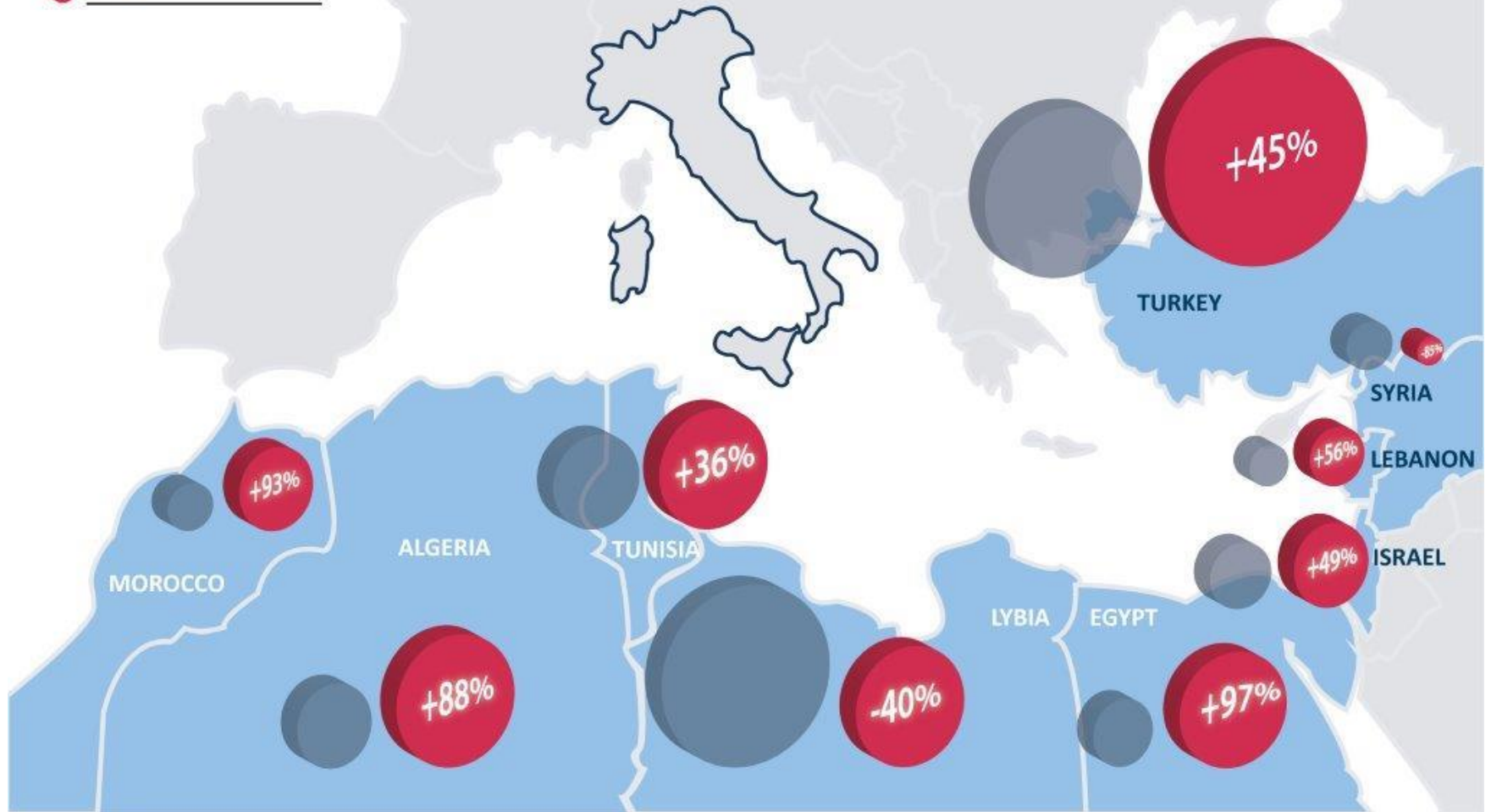
- Il trend di Suez dimostra che il traffico marittimo nel Mediterraneo sta aumentando nonostante le tensioni politiche dell'area (**+123%** delle merci in transito **dal 2000 al 2014**)
- Nel Mediterraneo transita il **19%** del traffico marittimo mondiale; nel 2005 era il **15%**.
- Cresce l'import-export marittimo nell'area. L'Italia è tra i principali partner commerciali con **47,8 miliardi di euro** di interscambio e di questi, il **76,1% (36,4 mld€)** è ascrivibile al **trasporto marittimo**.



I nuovi orizzonti. L'interscambio marittimo verso l'Area MED: intensità dei traffici

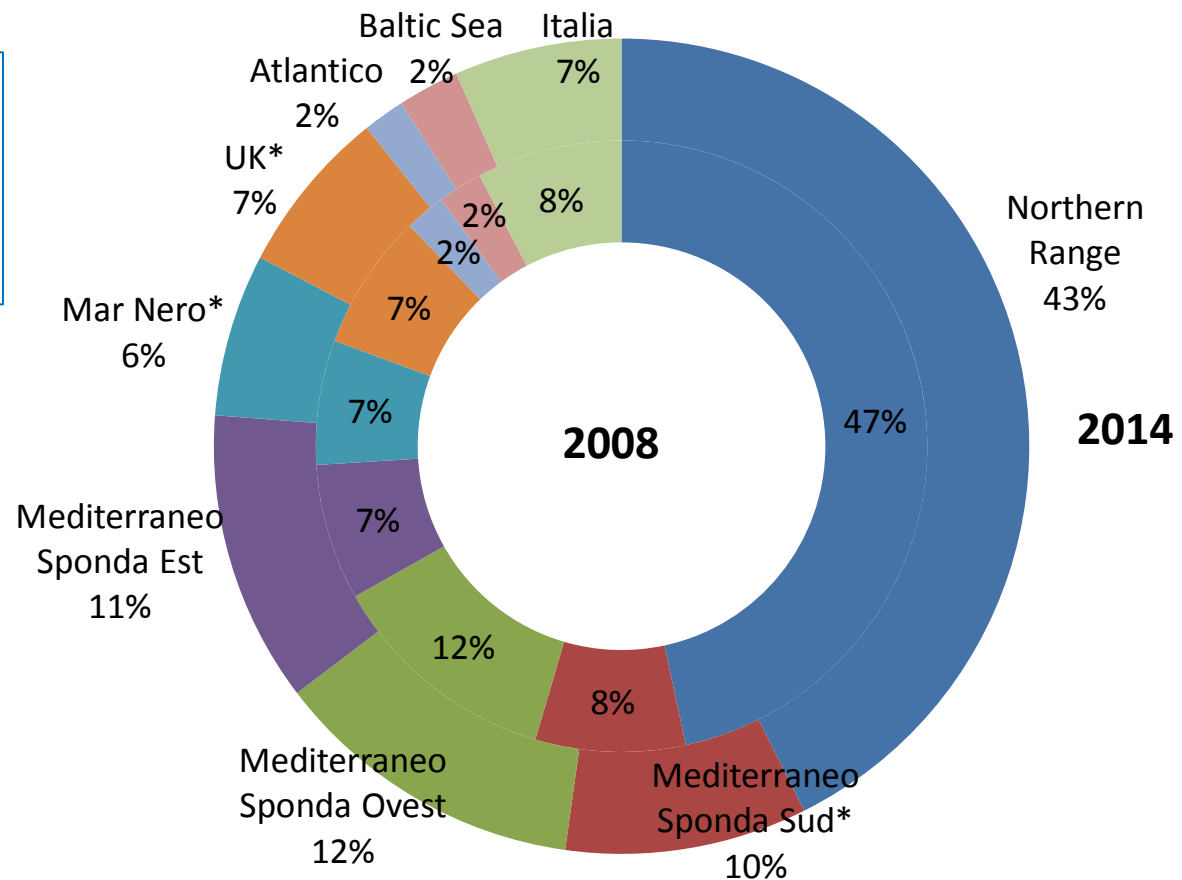


La variazione dell'interscambio marittimo con l'Area MED dal 2004



Uno sguardo alle aree dei competitor europei e mediterranei

Un altro competitor: la portualità turca

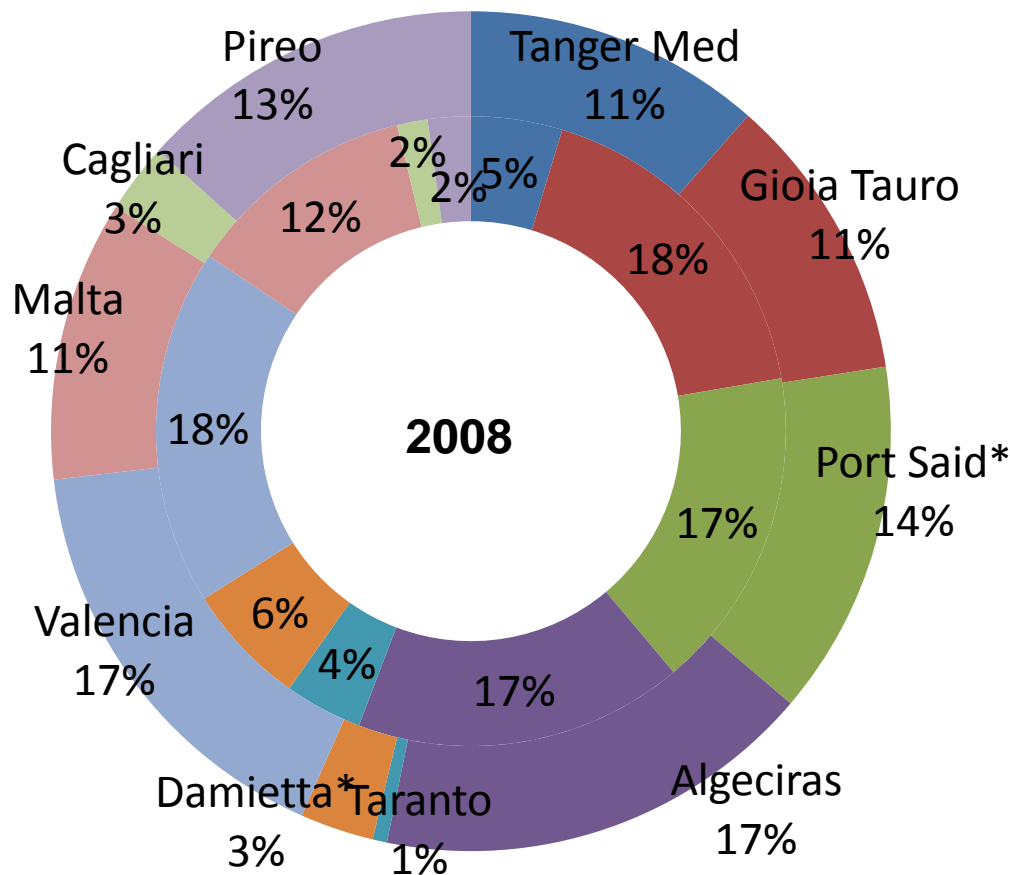


- Il Mediterraneo può rappresentare una grande opportunità per la nostra economia...ma anche un rischio importante...
- Tra il **2008 e il 2014** i porti della sponda Est del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal **7% all'11%**. Nel 2014 il Northern Range è cresciuto molto: Rotterdam (12,3 mln TEU;+ 5,8%), Amburgo che con quasi 10 mln TEU (+4,3%) ha raggiunto il miglior risultato di sempre, Anversa (9 mln TEU; + 4,7%).

Uno sguardo ai competitor portuali nel Mediterraneo

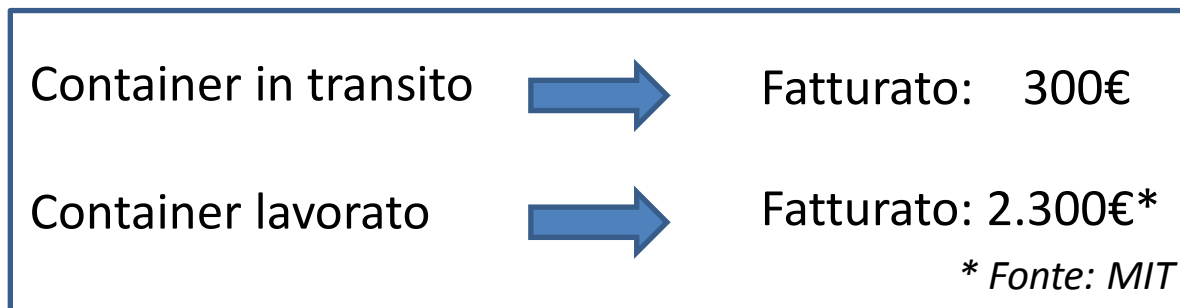
Leadership
dei porti
spagnoli

2014



- Tra il **2008** e il **2014** i porti hub della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal **26%** al **28%**; quelli italiani hanno registrato una riduzione dal **24%** al **15%**
- Nello stesso periodo i due hub dell'**East Med** (Il Pireo e Malta) hanno incrementato la loro quota di mercato dal **14%** al **24%**

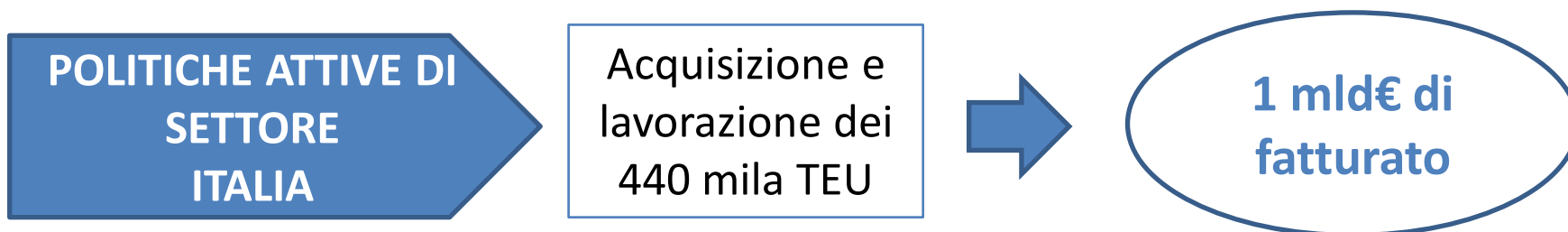
Il costo della mancata competitività



ITALIA : 10 MILIONI DI TEU

ma 440 mila sono i Teu

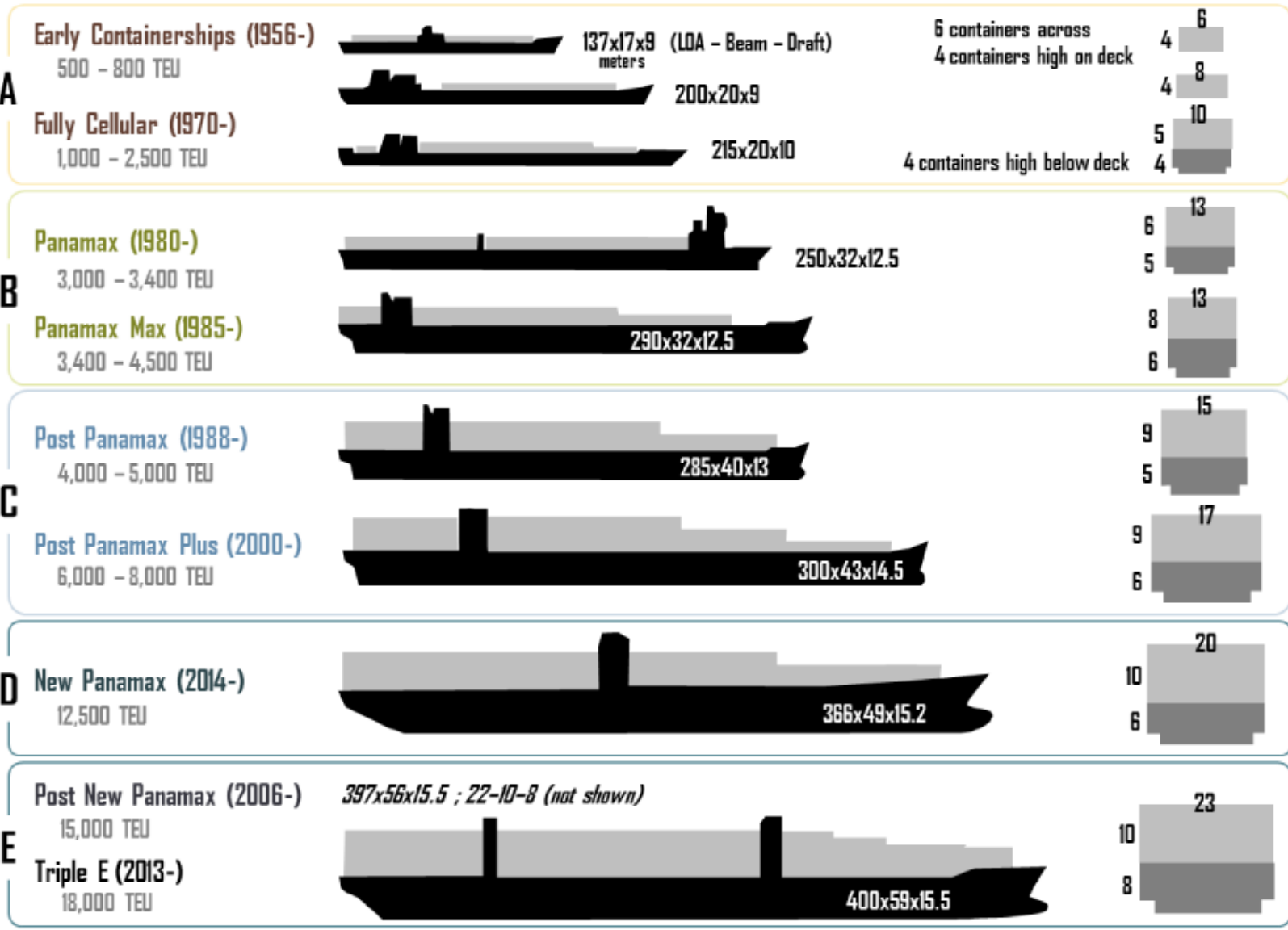
con origine/destinazione in Italia che transita per i porti del Nord Europa



Agenda

- ➔ Impatto economico e commerciale della Maritime Economy
- ➔ Competitività del sistema logistico e intermodale italiano
 - Nuova centralità del Mediterraneo e prospettive future
 - I sistemi portuali del Northern e del Southern Range
- ➔ **I nuovi fenomeni marittimi: gigantismo navale, grandi alleanze e Canale di Suez**
- ➔ La Rete Transeuropea dei trasporti ed il ruolo dei sistemi portuali

I nuovi driver della maritime economy: il gigantismo navale



Source: Ashar and Rodrigue, 2012

Maersk Triple-E to be world's largest and most efficient ship

Maersk's *Triple-E* is a new class of fuel-efficient container ships, designed for lower speeds and CO2 emissions. The Danish carrier's giant vessels break the current record for container ship capacity and are expected to be the world's largest ships in service

MAERSK TRIPLE-E CLASS – SPECIFICATIONS

Length	400 metres
Beam (breadth)	59 metres
Deadweight	165,000 tonnes
Maximum speed	23 knots (43 km/h)
Crew	19 (normal), 34 (maximum)
Cost	\$190 million each (20 ships ordered)

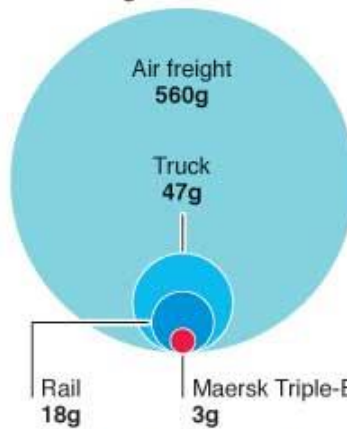
Twenty-foot Equivalent Unit (TEU)

Standard unit for describing ship's cargo capacity. Triple-E can carry 18,000 TEU containers

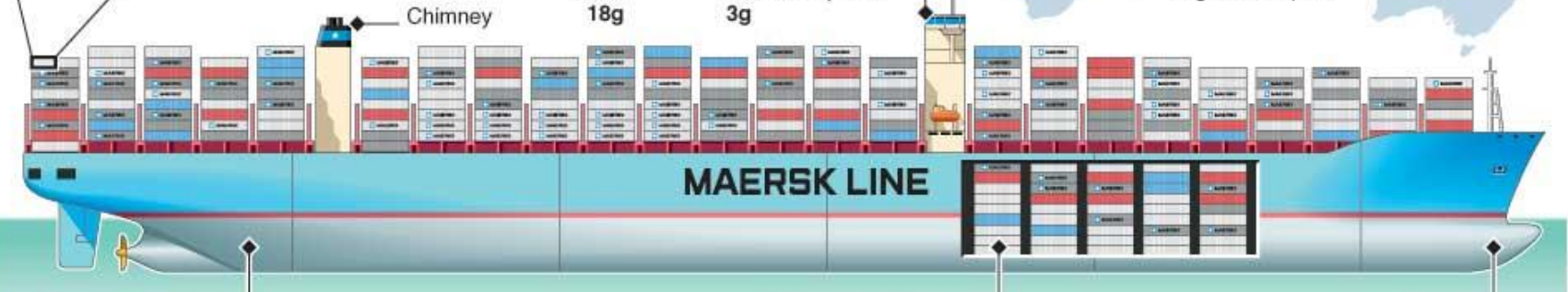
20ft (6.1m) x 8ft (2.4m)
 Single TEU can hold about 6,000 pairs of training shoes. 18,000 containers could hold more than 108 million pairs

GREENER TRANSPORT

Grams of CO2 to transport 1 tonne of goods 1km



EXPECTED ROUTE

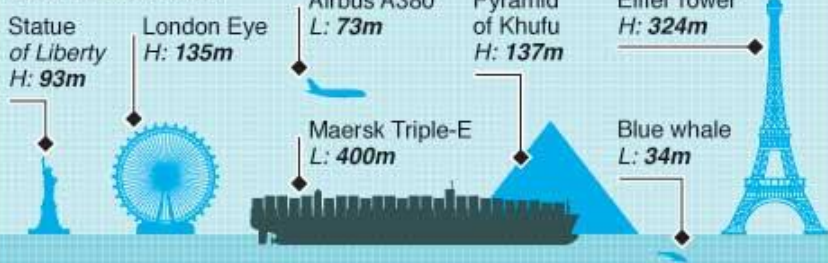


Propulsion: Twin 32MW (43,000hp) diesel engines drive two propellers at lower design speed than traditional container vessels – reducing fuel consumption by 37% and CO2 emissions per container by 50%*

Interior: Extra space created by U-shaped hull. New vessels will have 16% greater capacity (equal to 2,500 containers) than current largest container ship, *Emma Maersk*

Bulbous bow for greater fuel efficiency

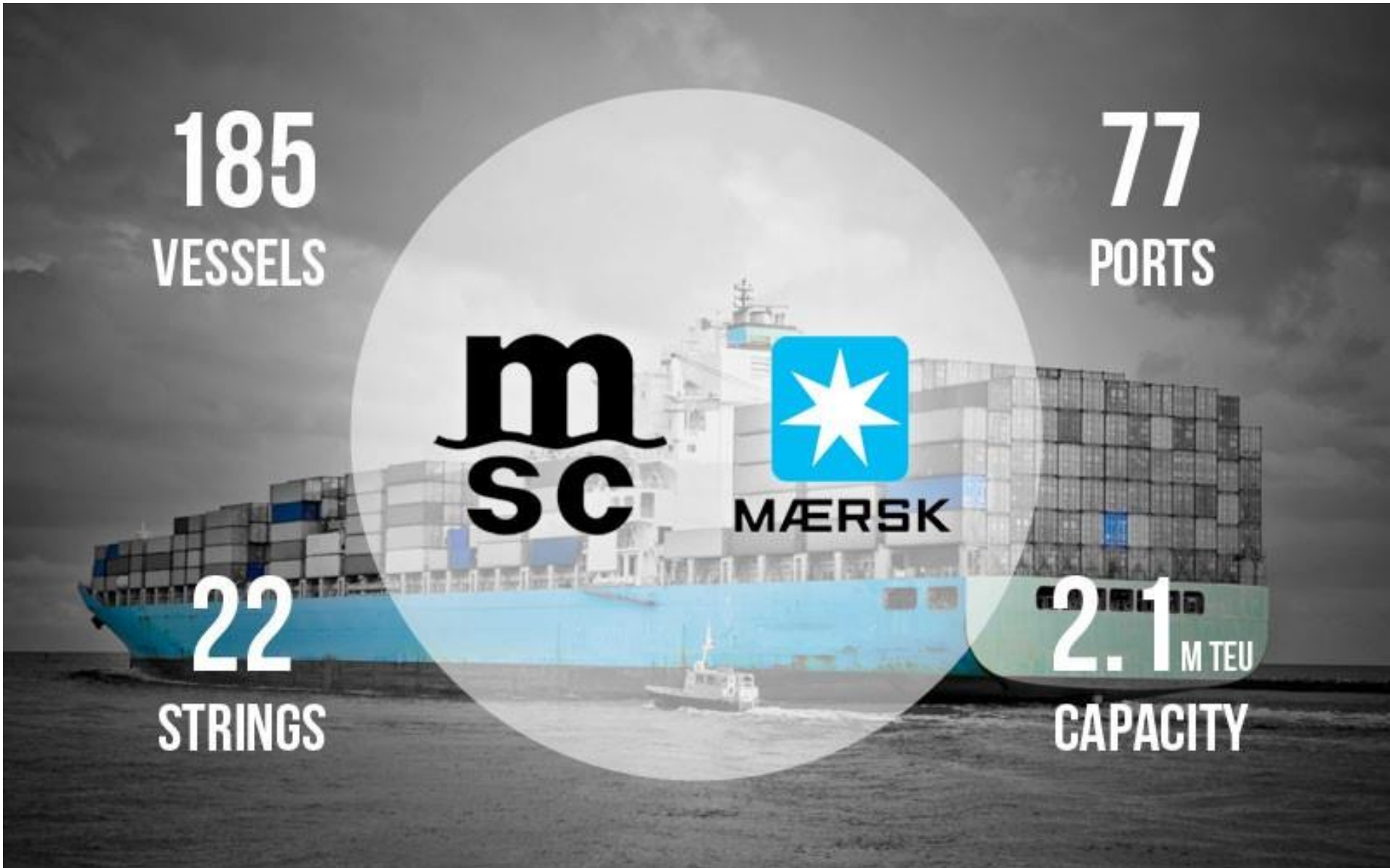
HOW IT COMPARES



IMPORTS FROM CHINA TO EU (Maersk cargo)

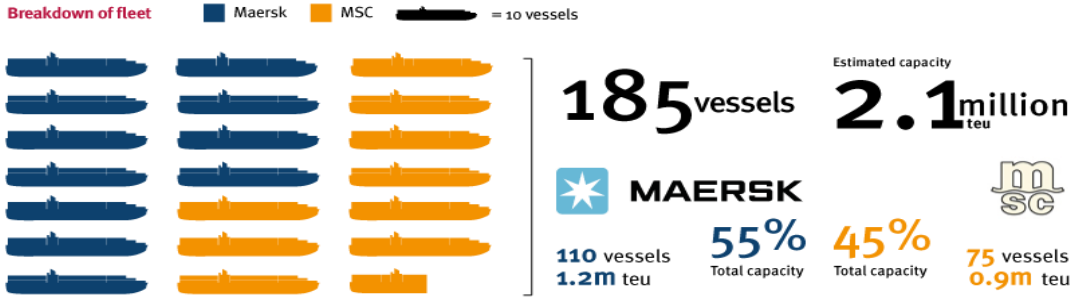


I nuovi driver della maritime economy: le alleanze



I nuovi driver della maritime economy: le alleanze

THE 2M ALLIANCE



Total number of strings



Duration of agreement



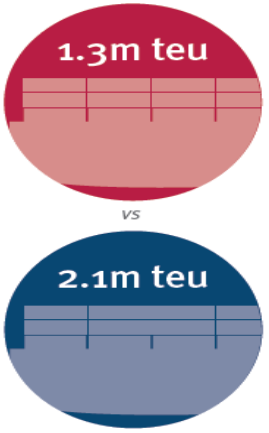
Source: Companies

I nuovi driver della maritime economy: le alleanze

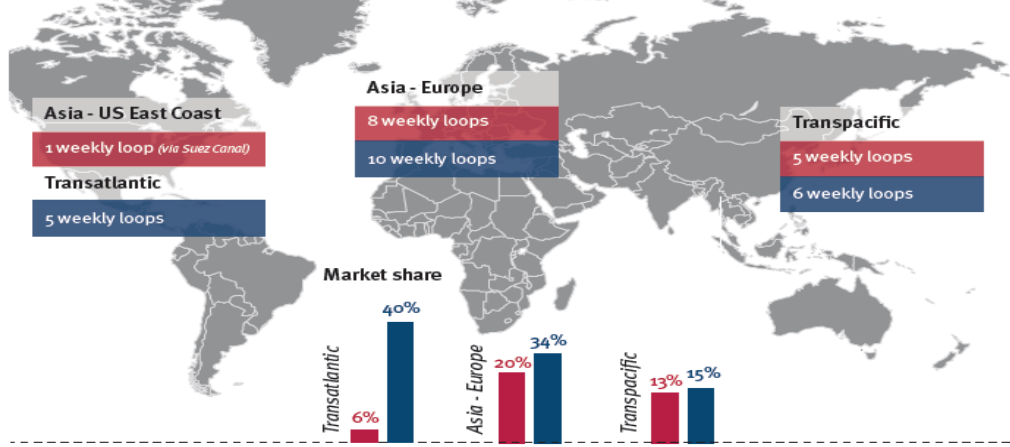
THE OCEAN THREE VS 2M

The Ocean Three VS **2M**

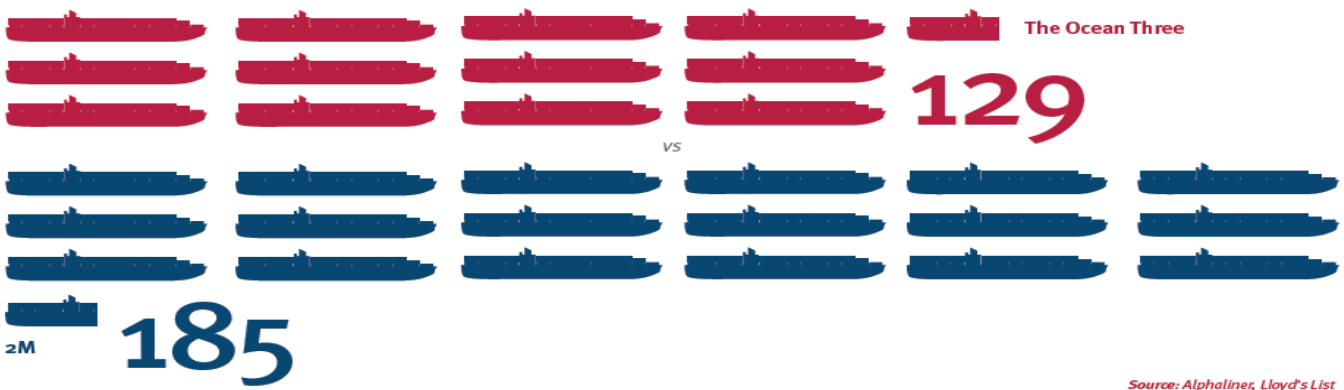
Total capacity



Trades



Vessel deployment



Source: Alphaliner, Lloyd's List

I porti italiani coinvolti nelle alleanze

2M

- Gioia Tauro
- Genova
- La Spezia
- Trieste
- Livorno
- **Napoli** (*Servizi Centro/Nord America- Mediterraneo*)

O3

- Genova
- La Spezia
- Trieste
- Venezia

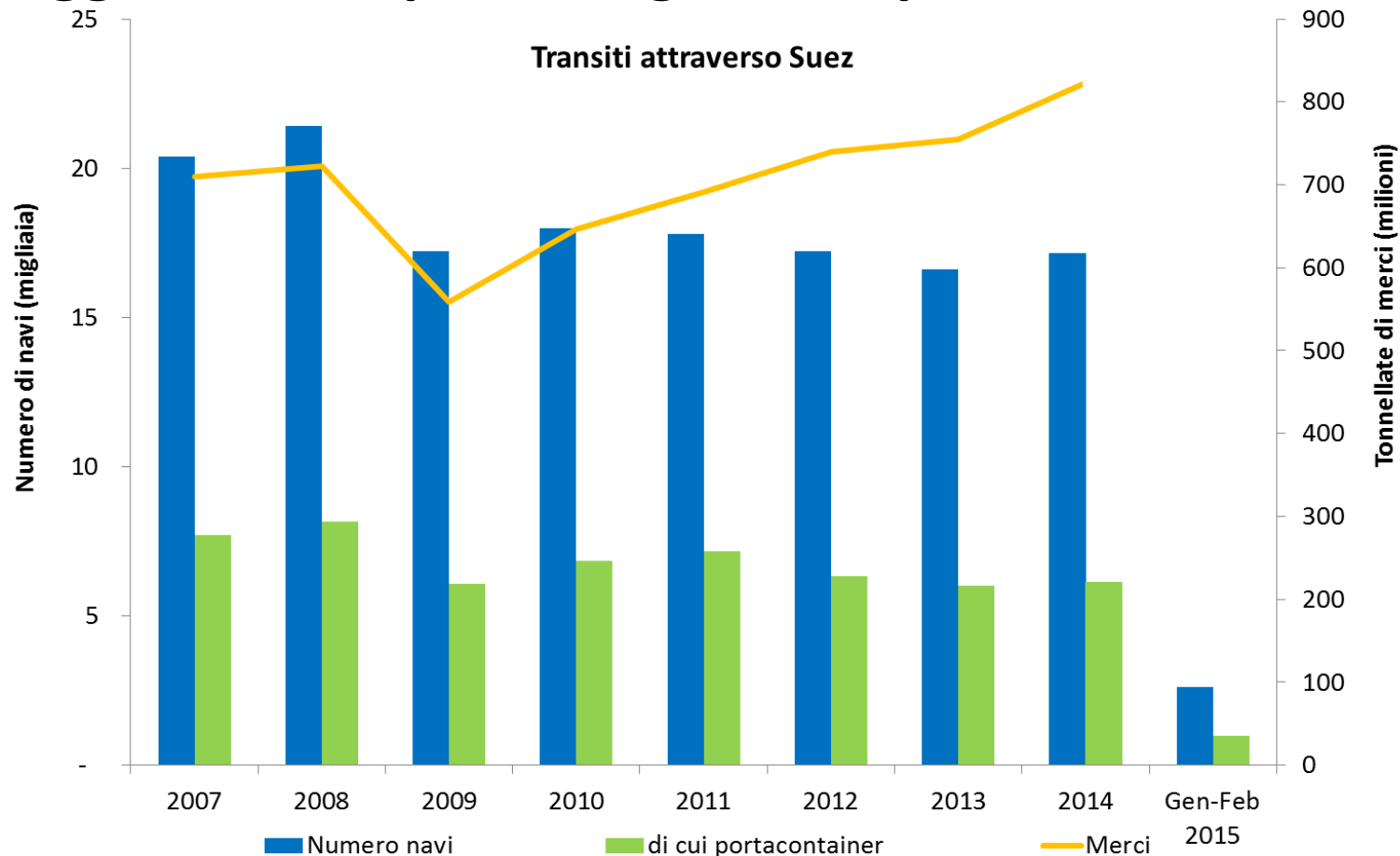
G6

- Cagliari
- Genova

CKYHE

- Genova
- La Spezia
- Trieste

I passaggi da Suez: più navi grandi e più merci



Fonte: SRM su Canal Suez Authority, 2015

- Il **2014** ha mostrato un **incremento** sia del numero di navi (+3,3%) sia delle merci in transito (+9%) rispetto al 2013. Anche i dati relativi ai primi 2 mesi del 2015 confermano questo trend.

Suez Canal Corridor Project

■ Il progetto del raddoppio di Suez



Le cifre del progetto *Suez Canal Corridor Project (SCCP)*:

- 72 Km: la lunghezza lungo la quale verranno effettuati i lavori di scavo per ampliare il canale (lungo 193 Km) ed eliminare i punti che prevedono il senso unico alternato delle navi
- Traffico giornaliero: passerà da 49 a 97 navi (RADDOPPIO)
- Tempi di percorrenza totali del canale: da 18 a 11 ore
- Costo dell'opera: 8,2 miliardi \$

5,3 mld\$: il guadagno della Suez Canal Authority nel 2013.

Aumento stimato a completamento dell'opera **13,5 mld.**

Come si muovono i nostri competitor: Tanger Med

Nel 2014 ha superato la soglia dei 3 mln TEU segnando una **crescita del 21%**.

INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI:

COMPLETATI:

- Terminal dedicato alla Renault
- Terminal per i veicoli
- Terminal per gli idrocarburi

IN FASE DI COMPLETAMENTO:

(short term):

- CTI (Business Center di 30 mila mq)
- Ampliamento di MedHub
- Zona di rifornimento di Findeq
- Infrastrutture stradali per l'accesso al porto
- Nuovo terminal per i passeggeri

(medium term):

- **Tanger Med 2** (capacità di 5 mln teu) entro il 2015

(long term):

- Ampliamento della Zona Franca (dagli attuali 1000 ettari ai 2000)

ACCORDI E SINERGIE:

Renault, Operatori logistici, Marsa Maroc, ONCF

Confronto con i competitor sulla programmazione portuale

Con modalità differenti tali strumenti hanno in comune l'identificazione degli obiettivi, i tempi richiesti e i finanziamenti disponibili

Rotterdam

- *Mission statement* della Havenbedrijf Rotterdam NV

Antwerp

- *Business Plan 2014-2018*

GERMANIA

- Terzo **Rapporto del Governo Federale** sullo sviluppo e le prospettive future del settore marittimo in Germania (feb 2013).
- Piano Quadro pluriennale per gli investimenti 2011-2015

FRANCIA

- **Strategia Nazionale di rilancio portuale** (may 2013).

SPAGNA

- **Ley de Puertos** (2010)

MAROCCO

- **La strategia portuale nazionale al 2030**

TUNISIA

- **XII° Piano regolatore quinquennale 2010-2014**

Le previsioni sul futuro

- *Il trasporto marittimo costituisce la spina dorsale degli scambi commerciali internazionali e dell'economia globale essendo trasportato via mare circa l'80% del commercio mondiale in volume ed oltre il 70% del commercio mondiale in valore.*
- *Nel 2014 nel mondo sono stati movimentati dai porti 677 mln di TEU (+4%).*
- *L'ampliamento del canale di SUEZ consentirà il RADDOPPIO nelle navi in transito giornaliero.*



- ***Ocean Shipping Consultants:*** crescita del segmento container che, a livello mondiale e considerando solo i porti hub, dai 25,5 milioni di “box” del 2013 a 51,8 nel 2025;
- ***Drewry:*** nel 2015 i volumi trasportati sulle principali rotte navali dovrebbero crescere del 5,5%. La direttrice Asia-Nord Europa dovrebbe da sola crescere del 3,5%;
- ***Dynamar:*** nel 2015 i traffici regionali e feeder intramediterranei raggiungeranno i 15,6 milioni di TEUs, in crescita rispetto ai 14,9 milioni di quest'anno, ma entro il 2017 saliranno a 17,1 milioni.







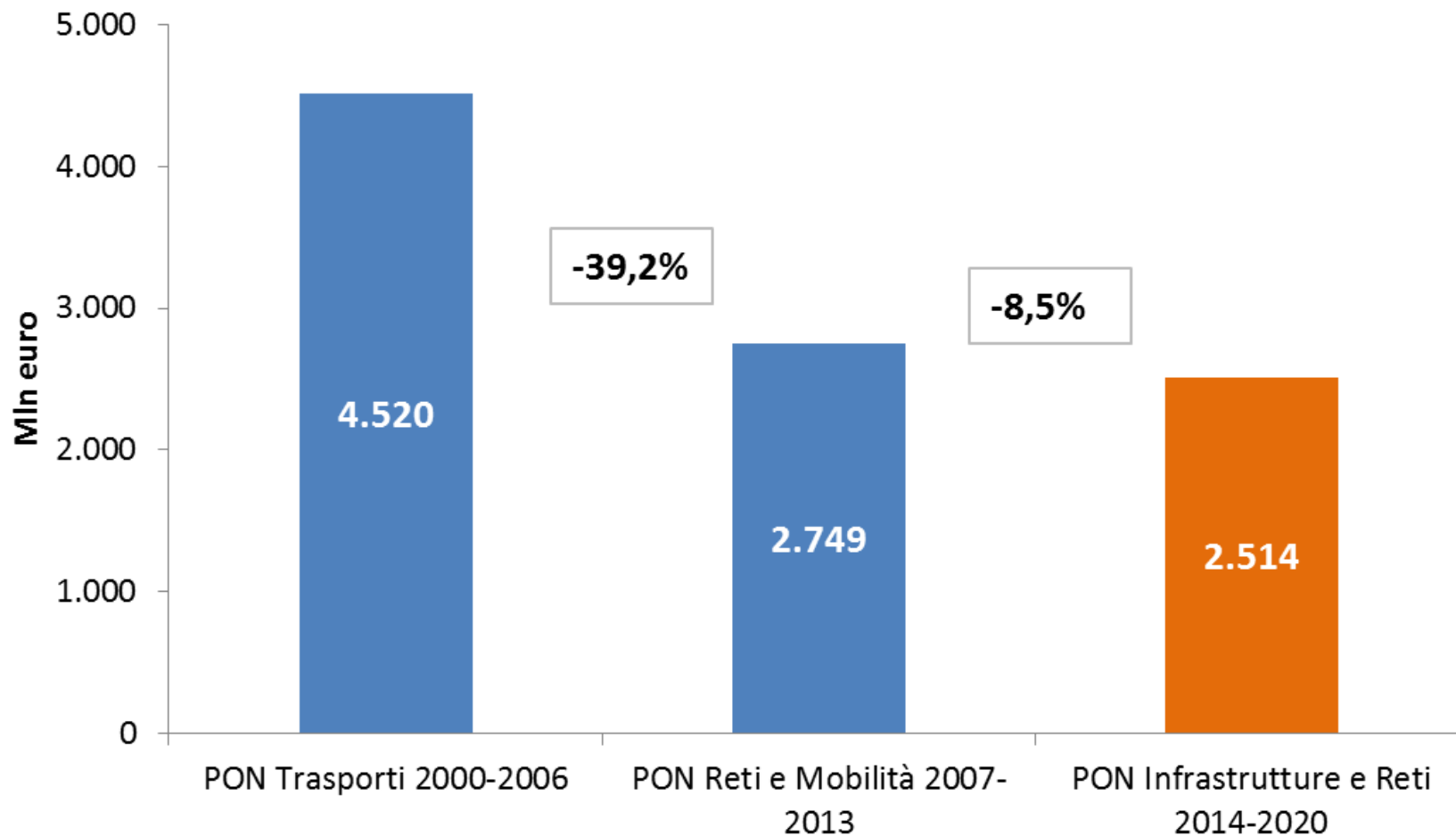




Agenda

- ➔ Impatto economico e commerciale della Maritime Economy
- ➔ Competitività del sistema logistico e intermodale italiano
 - Nuova centralità del Mediterraneo e prospettive future
 - I sistemi portuali del Northern e del Southern Range
- ➔ I nuovi fenomeni marittimi: gigantismo navale, grandi alleanze e Canale di Suez
- ➔ **La Rete Transeuropea dei trasporti ed il ruolo dei sistemi portuali**

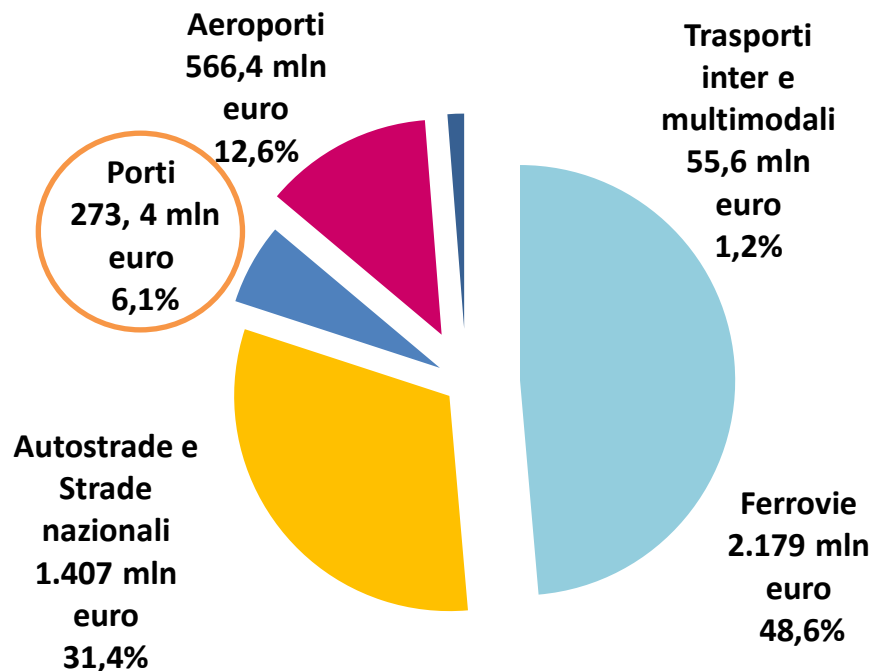
PON 2000-2006 e 2007-2013: le risorse assegnate



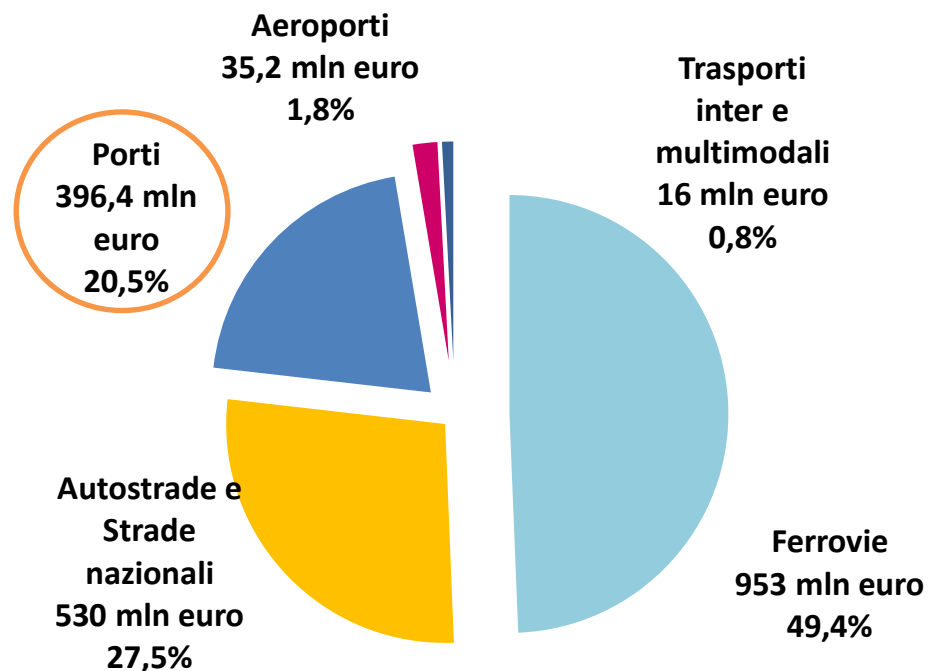
Fonte: SRM su dati PON Trasporti 2000-2006, PON Reti e Mobilità 2007-2013 e PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

PON 2000-2006 e 2007-2013: le risorse per tipologia d'opera

PON Trasporti 2000-2006



PON Reti e Mobilità 2007-2013



Fonte: SRM su dati PON Trasporti 2000-2006, PON Reti e Mobilità 2007-2013 e rispettivi RAE

La riforma portuale: tempi lunghi?

- Il decreto **Sblocca Italia** pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 12 settembre 2014 **all'art. 29** rilancia il "**Piano strategico nazionale della portualità e della logistica**".
- il Piano deve essere adottato "entro **novanta giorni** dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri".
- «Allo scopo di accelerare la realizzazione dei progetti inerenti alla logistica portuale, entro **trenta giorni** dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, le Autorità portuali presentano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi crono-programmi e piani finanziari. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, seleziona, entro i **successivi sessanta giorni**, gli interventi ritenuti più urgenti sulla base delle proposte contenute nei documenti presentati dalle Autorità portuali, anche al fine di valutarne l'inserimento nel piano strategico di cui al comma 1, ovvero di valutare interventi sostitutivi».

Conclusioni

- L'economia del Mezzogiorno ha forti interdipendenze con il resto del Paese; lo dimostrano anche recenti analisi di SRM
- Abbiamo 1/3 del nostro interscambio commerciale che viaggia via mare e se consideriamo la Puglia questo dato sale al 46%
- Le inefficienze logistiche e infrastrutturali dunque pesano per 1/3 sulle imprese e sull'economia italiana mentre pesano i 2/3 sul territorio meridionale
- E' importante dunque rilanciare il settore marittimo e la portualità per rilanciare il Mezzogiorno e la competitività delle sue imprese

Arrivederci all'Annual Report 2015



1) Analisi congiunturale

- Lo scenario della Maritime Economy
- I terminal e le Special Economic Zones
- Le relazioni commerciali via mare dell'Italia
- Shipping Finance

2) Case studies

- Trasporto intermodale in Europa
- Il caso di Amburgo

Grazie per l'attenzione

www.srm-maritimeconomy.com